borrowers. Therefore, it was considered necessary that the financial institutions should have a speedier recourse to recovery and that is why this power is being vested in the recovery officer. Now, as far as the Tribunal is concerned, we have provided for the appeal to the Tribunal, as I mentioned in my intervention earlier, and obviously from the Tribunal it will go to the High Court. So, the judicial process is quite in order and the right of the citizen to approach the judiciary for redressal is fully ensured. He is not being deprived of that right. As far as appointment of the Tribunal is concerned, if they are members of the judiciary, quite clearly, we will be approaching the High Court for recommendations in this regard as is the practice in Government of India. We will be going by the recommendations being made by them. If somebody is from outside the judicial system, if he is a practising advocate or a member of the legal service, then the Government may exercise its wisdom. Therefore, there is no intention on the part of the Government to overlook the recommendations of the judiciary in this regard. Sir, the point which I would like to make is that it is true that we are vesting powers with the recovery officers and with the Tribunal. This is being done consciously in order to establish a balance between the lender and the borrower, and to ensure that the lender is also not put to any great hardship in the recovery of his loans. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): The question is :

That the Bill be passed.

The motion was adopted.

THE MAJOR PORT TRUSTS (AMENDMENT) BILL, 1998

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि:

"महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए ।"

महोदय, हमारे देश में 12 मेजर पोर्ट्स हैं। इन 12 मेजर पोर्ट्स में से 11 मेजर पोर्ट्स का, मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट, 1963 के तहत मैनेजमेंट, एडमिनिस्ट्रेशन और कंट्रोल होता है। इसके अतिरिक्त 143 माइनर पोर्ट्स भी हमारे देश में हैं, लेकिन ये स्टेट गवर्नमेंट की

ज्यूरिस्डिक्शन में आती हैं। वैसे तो भारत का 90 परसेंट सी ट्रेड मेजर पोर्ट्स के थ्रू ही होता है, केवल 10 परसेंट सी ट्रेड माइनर पोर्ट्स के माध्यम से होता है। विगत कई वर्षों से हम यह देख रहे हैं कि पोर्ट्स का ट्रैफिक लगातार बढ़ता जा रहा है। 1999-2000 में 240 मिलियन टन की कैपेसिटी हमारी पोर्ट्स की थी 1240 मिलियन टन की कैपेसिटी होने के बावजूद हमारी सारी मेजर पोर्ट्स ने 271 3 मिलियन टन कार्गो हैंडलिंग करने का काम किया था। जेटीज़ हमारी ऑकूपाइड रहती हैं, बर्थे खाली नहीं मिल पाती हैं, आवश्यकता यह महसूस की जा रही है कि इन सारे मेजर पोर्ट्स की कार्गो हैंडलिंग कैपेसिटी को बढ़ाया जाए। एक वर्किंग ग्रुप बना था और उसने यह सुझाव दिया था कि नाइंथ फाइव ईयर प्लान के अंत तक मेजर पोर्ट्स की कार्गो हैंडलिंग कैपेसिटी बढ़ा करके 424 मिलियन टन कर दिया जाए। वैसे तो एटथ फाइव ईयर प्लान तक हमारी पोर्ट्स की कार्गो हैंडलिंग कैपेसिटी 215 मिलियन टन थी, लेकिन नाइंथ फाइव ईयर प्लान के अंत तक 424 मिलियन टन तक बढ़ाने के लिए स्वाभाविक रूप से ज्यादा पूंजी निवेश की आवश्यकता होगी। क्योंकि हम यह भी देख रहे हैं कि कार्गो हैंडलिंग की ग्रोथ पर एनम 9 परसेंट है। वैसे तो एक योजना यह भी बनी थी कि 2012 तक कार्गो हैंडलिंग कैपेसिटी सारी पोर्ट्स की बढ़ा कर 850 मिलियन टन कर दी जाए। यदि हम 850 मिलियन टन तक बढाना चाहते हैं तो इसके लिए 300 से लेकर 400 तक एडीशनल बर्थ्ज़ और जेटीज़ को यदि हम मेजर पोर्ट्स पर बनातें हैं तो उसके लिए 40,000 करोड़ रुपये से अधिक के इन्वेस्टमेंट की आवश्यकता होगी। वैसे तो हम लोगों ने जो अनुमान किया है उसके अनुसार 12,000 करोड़ रुपये की व्यवस्था तो प्लान फंड से और जो हमारी मेजर पोर्ट्स हैं उनके इंटर्नल रिसोर्सेस से हो सकती है। लेकिन शेष पूंजी की व्यवस्था या तो प्राइवेट सैक्टर के पार्टिसिपेशन से हो सकती है अथवा कैपिटल मॉर्केट से भी वह व्यवस्था हो सकती है। इसके अतिरिक्त और कोई दूसरा चारा नहीं है। वैसे प्राइवेट सैक्टर पार्टिसिपेशन इन मेजर पोर्ट्स में बढ़ाने के लिए कुछ गाइडलाइन्ज़ हमारी मिनिस्ट्री ने 1996 में जारी की थीं और उसी के परिणामस्वरूप हम 13 प्राइवेट सैक्टर प्रोजैक्ट्स को एप्रूव करने में सफल हुए। इसके अतिरिक्त आगे भी कुछ प्राइवेट सैक्टर प्रोजैक्ट्स को एप्रूव करने वाले हैं। अब यह जो अमेंडमेंट बिल लेकर हम राज्य सभा में आए हैं सचमुच इस अमेंडमेंट बिल के माध्यम से हम चाहते हैं कि हमारी जितनी भी मेजर पोर्ट्स हैं उनका इंटीग्रेटेड डवेलपमेंट हो सके। जैसा मैंने पहले कहा था कि प्राइवेट सैक्टर पार्टिसिपेशन बढ़ाने के लिए कुछ गाइडलाइंज़ हमारी मिनिस्ट्री ने पहले जारी की थीं तथा इस अमेंडमेंट बिल में उन्हीं गाइडलाइंज़ को मोडीफाइ करके बोर्ड ऑफ् ट्रस्टीज़ को ओनर ऑफ् फॉरेन पोर्ट्स, माइनर पोर्ट्स और किसी कंपनी के साथ ज्वायंट वेंचर बनाने की हम परमिशन दे रहे हैं। ज्वायंट वेंचर बनने के कारण हमारी मेजर पोर्ट्स की शक्ति तो बढ़ेगी ही लेकिन हमारी यह मंशा भी है

कि जो हमारी 143 माइनर पोर्ट्स हैं इनकी शक्ति भी बढ़े। इसी दृष्टि से ज्वायंट वेंचर बनाने की भी व्यवस्था कर रहे हैं। इसीलिए हम यहां पर यह संशोधन ले कर आए हैं।

महोदय, मेजर पोर्ट्स में इन्वेस्टमेंट करने के लिए आवश्यक है कि जो प्राइवेट इन्वेस्टर्स हैं उनका आत्म-विश्वास बढ़े और और साथ ही जिन बैंकों से वे पैसा लेते हैं, जिन बैंकों से वे धन लेते हैं उन बैंकों को भी यह भरोसा होना चाहिए कि इन प्राइवेट इन्वेस्टर्ज़ के माध्यम से जो मेजर पोर्ट्स के ज्वायंट वेंचर में इन्वेस्टमेंट किया जा रहा है.....। निश्चित रूप से उस का सदुपयोग होगा। वह कैपिटल किसी भी सूरत डूबने नहीं पाएगा, यह बैंक को भी विश्वास होना चाहिए। इसीलिए जॉइंट वेंचर की व्यवस्था करने के लिए हम इस मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट, 63 में हम केवल छोटे-छोटे चार संशोधन कर रहे हैं। महोदय, ये चार संशोधन करने के पीछे हमारा उद्देश्य यह है कि हम एक तो नई टैक्नॉलोजी अपने पोर्ट पर आकार्षित करें, दूसरा उद्देश्य यह है कि हम पोर्ट की मैनेजेरियल एक्सपर्टाइज को बढ़ा सकें, तीसरा उद्देश्य यह है कि बहुत सारे ऐसे प्रोजेक्ट्स का इम्प्लीमेंटेशन शीघ्रातिशीघ्र हो सके और चौथा उद्देश्य यह है कि अधिकतम पोर्ट्स की इंफ्रास्ट्रक्चर डवलपमेंट के लिए माइनर पोर्ट्स के साथ हम भागीदारी कर सकें।

प्रमुख रूप से इन चार उद्देश्यों को सामने रखकर हम ने इस अमेंडमेंट बिल को इस सदन में विचारार्थ प्रस्तुत किया है। ये जो चार छोटे-छोटे संशोधन हम मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट, 63 में कर रहे हैं, उस में एक तो पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट, 63 सेक्शन 42 के सब सेक्शन-1 में क्लॉज एफ जोड़कर हम यह व्यवस्था कर रहे हैं कि रोड, रेलवेज एवं अन्य दूसरी नागरिक सुविधाएं पोर्ट ट्रस्ट के द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली सेवाओं की परिधि में लाई जाएं। हम इसलिए इन्हें सेवाओं की परिधि में लाना चाहते हैं ताकि जितने भी हमारे पोर्ट्स हैं, उन का हम इंटीग्रल डवलपमेंट कर सकें। महोदय, एक दूसरा अमेंडमेंट उसी सेक्शन 42 में सब सेक्शन 39 जोड़कर यह करना चाहते हैं कि मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स बोर्ड को हम यह अधिकार देना चाहते हैं कि वह किसी भी कार्पोरेट बॉडीज जो कि फॉरेन पोर्ट हो सकता है, वह माइनर पोर्ट्स हो सकते हैं अथवा कोई व्यक्ति हो सकता है और किसी के साथ यदि वह जॉइंट वेंचर बनाना चाहते हैं तो बना सकते हैं। इसलिए हम सेक्शन 42 में सब-सेक्शन 39 जोड़ना चाहते हैं और जॉइंट वेंचर जोड़कर हम चाहते हैं कि पोर्ट के परफॉर्मेन्स को और अधिक सुधारा जा सके, उन के कार्य और उन की सर्विसेस में भी सुधार लाया जा सके। इस के अतिरिक्त हम मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट के सेक्शन 88 सब सेक्शन 2 में क्लॉज डी और क्लॉज ई जोड़ना चाहते हैं। क्लॉज डी और क्लॉज ई जोड़कर हम पोर्ट ट्रस्ट्स के बोर्ड को जॉइंट वेंचर में इनवेस्ट करने के लिए अधिकार दे रहे हैं।

मुख्य रूप से हम ये चार संशोधन पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट, 63 में करना चाहते हैं और इसीलिए यह मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स अमेंडमेंट बिल लेकर हम राज्य सभा में प्रस्तुत हुए हैं। श्रीमन् इन्हीं शब्दों के साथ मैं प्रस्ताव करता हूं कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): I find there is one amendment by Shri Suresh Pachouri. But he is not present. Shri Pranab Mukherjee. Not present. Shri Brahmakumar Bhatt. Not present. Shri Anantray Devshanker Dave.

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे (गुजरात) : उपसभाध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी जो मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट का बिल संशोधन के लिए लाए हैं, यह बहुत छोटे-छोटे अमेंडमेंट्स हैं। हम इस बिल का सपोर्ट करते हैं और मंत्री जी को इन अमेंडमेंट्स को लाने के लिए धन्यवाद देते हैं।

महोदय, मुझे दो छोटी-छोटी बातें कहनी हैं। एक तो हमारे यहां प्राइवेटाइजेशन हो रहा है और प्राइवेट पार्टीज यहां आएंगी। आप ने कहा कि हमें भविष्य में 300-400 बर्थ्स चाहिए होंगे, लेकिन पैसेंजर्स सर्विसेस दिन-प्रति-दिन इस देश में कम होती जा रही हैं। इसलिए हमें उन के लिए कुछ प्रावधान करना चाहिए। मैं ने पढ़ा है कि कई बंदरगाहों पर ऐसे प्रावधान नहीं हैं। अब जब देश में नए-नए बंदरगाह आ रहे हैं, जैसे विभावा है, कच्छ में गदानी है, ऐसे पोर्ट्स आ रहे हैं, लेकिन वहां पर ऐसी सुविधाएं बनाएं जिसकी वजह से आज रास्तों पर इतनी भीड़ हो गई है, इतना ट्रैफिक बढ़ गया है। पहले के दिनों में, 1965 में हमारे कच्छ से कराची, मांडवी और मुम्बई पैसेंजर सर्विस चलती थी, अब 1965 की वह सेवा बंद हो गई है और अब वहां से छोटी फैरी सर्विस चल रही है, लेकिन जहां पर छोटे पोर्ट हैं वहां से यह सुविधा नहीं है। इन्होंने जो यह अमेंडमेंट किया है इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए और छोटे पोर्ट्स के लिए, इन्होंने यह बहुत अच्छा प्रावधान किया है और मैं मानता हूं कि छोटे-छोटे पोर्ट्स में जो अभी इन्फ्रास्ट्रक्चर की कमी है, वह दूर हो जाएगी और मंत्री महोदय उसमें पर्सनल इंटरेस्ट लेकर, प्राइवेटाइजेशन के लिए जो कुछ नई पार्टियां आएंगी, उनको भी सुझाव देंगे।

दूसरे, इन्होंने छोटे पोर्ट्स के लिए पैसा खर्च करने का जो छोटा सा प्रावधान किया है, अमेंडमेंट किया है, उसमें भी मैं चाहता हूं कि जो भी कोई कम्पनी आए, उसके साथ पहले उन्हें यह तय कर लेना चाहिए कि वे कितना खर्च वहां करेंगे, किस तरीके से उसे चलाएंगे।

तीसरे कांडला पोर्ट के पास गुजरात सरकार की बहुत बड़ी जमीन पड़ी है और वे लोग उसको यूज़ नहीं कर रहे हैं, यूज़ करें तो हमें ऐतराज़ नहीं है। गुजरात सरकार उसको

वापिस मांग रही है। उस पर भी कोई कमेटी बैठाकर कुछ किया जाना चाहिए। उसके बारे में वहां पर कुछ हो रहा है और तीन-चार सैक्रेटरीज़ बैठकर कुछ तय कर रहे हैं, ऐसा कुछ चल रहा है। मेरा कहना है कि यदि ऐसा लगे कि वह जमीन जरूरी नहीं है तो उसे गुजरात सरकार को वापिस दे देना चाहिए।

एक और बात मैं यह कहना चाहता हूं कि नेशनल शिपिंग बोर्ड पूरी तरह से अभी काम नहीं कर रहा है। नेशनल शिपिंग बोर्ड अच्छी तरह से काम करे, इसके लिए उनको कुछ अधिकार और दिए जाएं।

अंतिम बात मैं एम.एम.डी. - मर्चेंट मैरीन डिपार्टमेंट, जो मुम्बई में है, उसके बारे में कहना चाहता हूं। यह आपके डिपार्टमेंट के नीचे अच्छी तरह से काम कर रहा है, लेकिन उनका प्रोसिज़र बहुत लम्बा है। कई लोग इस धंधे में आना चाहते हैं लेकिन वह इस प्रोसिज़र के कारण नहीं आ पाते। इसलिए उसके बारे में भी अध्ययन किया जाए और कोई कमेटी गठित की जाए और इन दोनों पर, 1963 के एक्ट पर और एम.एम.डी. पर, कोई एक कमेटी गठित करके एक अच्छा कम्प्रिहेंसिव बिल इस सदन में लाया जाए, ऐसा मेरा अनुरोध है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): Shri Jibon Roy--not present. Shri J. Chitharanjan--not present.

There is no other Member who wants to speak. The amendment is also not moved. Mr. Minister, you may like to respond to some of the suggestions that Mr. Anantray Devshanker Dave has made.

SHRI RAJNATH SINGH: Sir, there is one amendment from the Government side and I want to move that.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): You can do that when the clause by clause consideration of the Bill is taken up. You can respond to some of the suggestions made by Daveji.

श्री राजनाथ सिंह : महोदय, माननीय सदस्य श्री दवे जी ने जिस बिन्दु की ओर ध्यान आकर्षित किया है, मैं उन्हें स्पष्ट कहना चाहूंगा कि मेजर पोर्ट ट्रस्ट एक्ट में हम जो संशोधन करना चाहते हैं, वह इसीलिए करना चाहते हैं ताकि हम इन सारे मेजर पोर्ट्स की कारगो हैंडलिंग को बढ़ा सकें यानी उनकी क्षमता को बढ़ा सकें। इसी उद्देश्य से हम एक्ट में संशोधन करना चाहते हैं और मैं उन्हें आश्वस्त करना चाहता हूं कि नौवीं पंचवर्षीय योजना समाप्त होते-होते हम अपने पोर्ट्स की क्षमता इतनी बढ़ा देंगे कि जहां पर आज हम 271 बिलियन टन कारगो हैंडल कर रहे हैं, नौवीं पंचवर्षीय योजना समाप्त होते-होते कम से कम

350 बिलियन टन से अधिक हम कारगो हैंडल कर सकेंगे, इतनी क्षमता हम बढ़ा देंगे और इसी क्षमता को बढ़ाने के लिए आवश्यक था कि यह अमेंडमेंट बिल इस सदन के द्वारा पारित हो। इसलिए मैं इस सदन से अनुरोध करूंगा कि कृपया इस बिल को वह पारित करने का कष्ट करें।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : दवे जी ने यह कहा है कि नेशनल शिपिंग बोर्ड को जरा आप दुरुस्त करें। एम.एम.डी. के प्रोसिज़र बहुत डिले करते हैं, उनको जरा आप देखें, वे काम अच्छा कर रहे हैं और तीसरी बात उन्होंने कही है कि कुछ जमीन जो गुजरात सरकार ने मांगी है आपसे, अगर आपको जरूरत नहीं है तो उसको जरा देख लें और सैक्रेटरीज़ की एक कमेटी भी देख रही है, तथा उन्होंने पैसेंजर सर्विस के बारे में कहा है। इन मामलों को जरा आप देख लें, वे आश्वासन चाहते हैं।

श्री राजनाथ सिंह : मैं देख लूंगा और मैं माननीय सदस्य को यह बतलाना चाहता हूं कि जिस माईनर पोर्ट की वह बात कर रहे हैं, उस माईनर पोर्ट के बारे में गुजरात के मुख्यमंत्री से हमारी बात हो चुकी है और वे ज्वाइंट वैंचर बनाने पर राजी हो गए हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): I shall now put the motion moved by Shri Rajnath Singh to vote. The question is:

"That the Bill further to amend the Major Port Trusts Act, 1963, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill. Clause 2, there is one amendment, but since the Members are not here, it is not moved.

Clause 2 was added to the Bill.

Clause 3 was added to the Bill.

Clause 1 (Short title and commencement)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): We shall now take up Clause 1. There is one amendment, No. 2, by the Minister, Shri Rajnath Singh.

श्री राजनाथ सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूं कि :-

"पृष्ठ 1, पंक्ति 1 में शब्द "उनचासवें" के स्थान पर शब्द

"इक्यावनवें" प्रतिस्थापित किया जाए "।

The question was put and the motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

Enacting Formula

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI) : We will now take up the Enacting Formula. There is one amendment, No. 1, by Shri Rajnath Singh.

श्री राजनाथ सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूं कि :-

"पृष्ठ 1, पंक्ति 2 में अंक "1998" के स्थान पर शब्द "2000" प्रतिस्थापित किया जाए "।

The question was put and the motion was adopted.

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

The Title was added to the Bill.

श्री राजनाथ सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूं कि :-

"संशोधित विधेयक पारित किया जाए "।

The question was put and the motion was adopted.

संसदीय कार्य मंत्री तथा सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री प्रमोद महाजन) : उपसभाध्यक्ष जी, सदन को पता है कि वैसे आज हमारे सदन में रक्षा मंत्रालय पर चर्चा होनी थी। लेकिन चूंकि सरकार को कुछ विधेयक तुरन्त पास करना आवश्यक था इसलिए सभापति महोदय से और विपक्ष से बातचीत करके हमने आज की कार्यसूची में रक्षा मंत्रालय की चर्चा हटाकर चार विधेयक रखे थे। खास करके उसमें जो पहले दो विधेयक हैं उनको पारित करने के लिए विपक्ष से बातचीत हुई थी। आज ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की चर्चा बड़ी लम्बी चली। इस चर्चा के बीच भी मैंने विपक्ष से व्यक्तिगत रूप में बात करके यह कहा था कि चर्चा के बाद भले ही हमें देर से बैठना पड़े लेकिन हम ये विधयेक पारित कर दें। सभापति महोदय जब आसन पर बैठे थे तो उन्होंने भी यही कहा था कि इस कामकाज को आज पूरा करना है और उसके अनुसार हमने पहले दो विधेयक पारित किए हैं। हालांकि हम चाहते थे कि अगर विपक्ष के सदस्य भी इस समय उपस्थित होते तो ज्यादा अच्छा रहता। सरकार का ऐसा कोई इरादा नहीं है कि विपक्ष के सदस्य न हों तब ये पारित करें। मैंने जैसा कहा हमारी यह मजबूरी थी

कि इनको पारित करना अत्यावश्यक था। जो मजबूरी हमने सभापति महोदय और विपक्ष को बताई थी उनकी ही सहमति से आज का कामकाज बदला था। चूंकि विपक्ष के सदस्य बाहर चले गए हैं तथा गैर लाभ उठाकर हम यह नहीं करना चाहते थे। ये दोनों विधेयक पारित करना आवश्यक था इसलिए ऐसा किया था। लेकिन अगले जो दो विधेयक हैं उनके संबंध में विपक्ष से हमारी कोई पूर्व बातचीत नहीं हुई थी। इसलिए क्योंकि उनसे पूर्व बातचीत नहीं हुई है और वे हैं भी नहीं, अगर वे उपस्थित होते तो मैं उनसे आग्रह करता कि इनको भी वे पारित करें। चूंकि वे अब उपस्थित नहीं हैं इसलिए मैं सरकार की ओर से यह प्रस्ताव करता हूं कि अगले जो दो विधेयक हैं वह योग्य रूप से जब आगे कल-परसों वे आएंगे तब पारित करें और इसलिए सदन की कार्रवाई आज के लिए स्थगित करें तो ठीक होगा, यह मेरी प्रार्थना है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): I think the House agrees with the submission made by the Minister of Parliamentary Affairs.

The House stands adjourned till 11 o'clock tomorrow.

The House then adjourned at twenty-seven minutes past six of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 11th May, 2000

MGIPRRND—3230 RSS/2000—300